

# Oil collecting arrangement for an internal-combustion engine, particularly for an opposed-cylinder engine

Publication number: DE10139709

Publication date: 2003-02-27

Inventor: BAEUMLER TOBIAS (DE)

Applicant: PORSCHE AG (DE)

Classification:

- international: F01M1/06; F01M11/00; F01M11/02; F01M13/04; F02B75/24; F02F7/00; F02B75/18; F01M1/06; F01M11/00; F01M11/02; F01M13/00; F02B75/00; F02F7/00; (IPC1-7): F01M11/00

- european: F01M11/00B; F01M11/02; F02B75/24B

Application number: DE20011039709 20010811

Priority number(s): DE20011039709 20010811

Also published as:

EP1284342 (A2)  
US6823968 (B2)  
US2003042078 (A1)  
JP2003065022 (A)  
EP1284342 (A3)

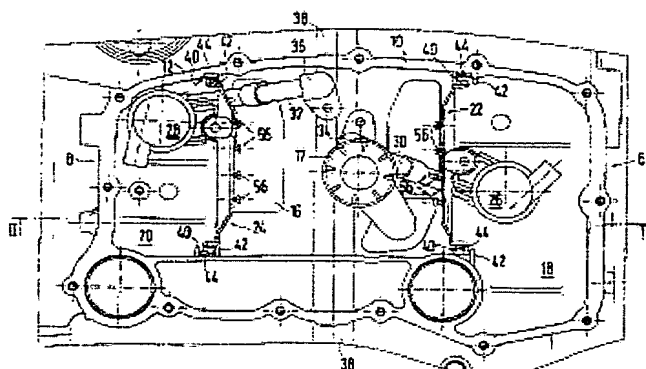
more >>

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10139709

Abstract of corresponding document: **US2003042078**

The invention relates to an oil collecting arrangement for an internal-combustion engine having an oil collecting housing arranged below a crankcase in which an oil suction space is constructed and at least one oil collecting space adjoins the oil suction space. The oil suction space is separated from the oil collecting space by at least one wall section in which at least one passage opening is arranged which can be controlled by way of a flap. The part of the wall section provided with the return opening is constructed as a plug-in oil separating wall which is fitted in between guiding ribs provided in the oil collecting housing.



Data supplied from the [esp@cenet](mailto:esp@cenet) database - Worldwide

BEST AVAILABLE COPY



19 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

12 Offenlegungsschrift  
10 DE 101 39 709 A 1

51 Int. Cl. 7:  
F 01 M 11/00

21 Aktenzeichen: 101 39 709.7  
22 Anmeldetag: 11. 8. 2001  
43 Offenlegungstag: 27. 2. 2003

DE 101 39 709 A 1

71 Anmelder:  
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 70435 Stuttgart, DE

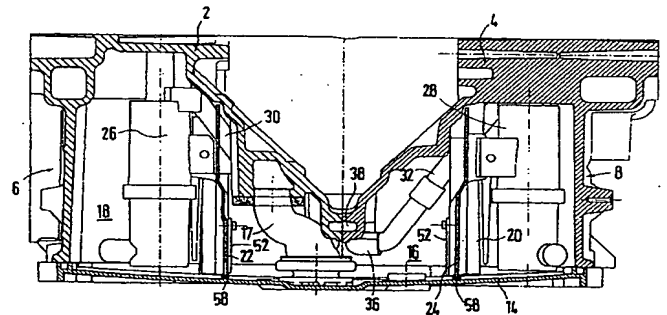
72 Erfinder:  
Bäumler, Tobias, Dipl.-Ing., 71292 Fritolzheim, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Ölauffangvorrichtung für eine Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Boxermotor

57 Die Erfindung betrifft eine Ölauffangvorrichtung für eine Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Boxermotor, mit einem unterhalb eines Kurbelgehäuses angeordneten Ölauffanggehäuse, in dem ein Ölabsaugraum (16) ausgebildet ist, aus dem das Schmieröl über eine mit einer Ölabsaugleitung (18) versehene Hauptölpumpe, zu den Verbrauchern gefördert und dass an den Ölabsaugraum (16) mindestens ein Ölsammelraum (18, 20) angrenzt, in den das von den Verbrauchern kommende Schmieröl über eine Ölleitung (38, 30, 32) zurückgeführt wird, wobei der Ölabsaugraum (16) vom Ölsammelraum (18, 20) durch mindestens einen Wandabschnitt getrennt ist, in dem mindestens eine über eine Klappe (52, 54) kontrollierbare Durchtrittsöffnung (48, 50) angeordnet ist, über die das Schmieröl vom Ölsammelraum (18, 20) in den Ölabsaugraum (16) übertreten kann.  
Es wird vorgeschlagen, dass der mit den Rückführöffnungen (48, 50) versehene Teil der Wandabschnitte als steckbare Ölschottwand (22, 24) ausgebildet sind, die zwischen im Ölauffanggehäuse vorgesehene Führungsrippen (40, 42) eingesteckt ist.



DE 101 39 709 A 1

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Ölauffangvorrichtung für eine Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Boxermotor nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Bei den heutigen wassergekühlten 6-Zylinder-Boxermotoren der Modellreihe 911 Carrera (Firma Dr. Ing. h.c. F. Porsche) ist im Ölführungsgehäuse bzw. in der Ölwanne ein am Ölwannendeckel befestigter Ölschottkasten vorgesehen, in dem der Ölsumpf für die Schmierölversorgung des Motors ausgebildet ist. Das von den Verbrauchern in die Ölwanne zurückgeführte Schmieröl wird zuerst außerhalb des den Ölabsaugraum bildenden Ölschottkastens zurückgeleitet, bevor es über im Ölschottkasten durch Klappen überwachte Öffnungen in den eigentlichen Ölabsaugraum übertritt. Der Aufbau des Ölschottkastens ist relativ aufwendig; zudem sind v. a. bei Querbeseleunigungen des Fahrzeugs Ölbewegungen innerhalb der Ölwanne möglich, die die Gefahr bergen, dass nicht genügend Schmieröl im Ölabsaugraum vorhanden ist.

[0003] Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, die Ölbewegungen innerhalb eines Ölführungsgehäuses bzw. einer Ölwanne zu reduzieren; dabei soll die konstruktive Umsetzung auf einfache Art und Weise in das Ölführungsgehäuse integrierbar sein.

[0004] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 gelöst.

[0005] Durch die den Ölabsaugraum abtrennenden Ölschottwände werden die Ölbewegungen innerhalb des Ölführungsgehäuses wirkungsvoll reduziert; der Ölübertritt aus den den Ölabsaugraum umgebenden Randbereichen ist nur definiert über die in den Ölschottwänden vorgesehenen Öffnungen möglich.

[0006] Weitere Vorteile und vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und der Beschreibung.

[0007] In vorteilhafter Weise werden die zur Entschäumung des Öls in den Ölsammelräumen vorgesehene Öl-/Luftabscheider zusammen mit den Ölschottwänden als vormontierte Einheit in das Ölführungsgehäuse bzw. in die Ölwanne eingesetzt.

[0008] Die den Ölabsaugraum vom Ölsammelraum abtrennenden Ölschottwände werden nach unten durch einen Deckel abgestützt, der gleichzeitig die Ölwanne bzw. das Ölführungsgehäuse nach unten hin abdichtet.

[0009] Der erfindungsgemäße Vorschlag ist insbesondere für eine Boxermotor mit liegenden Zylindern geeignet, bei dem das aus den Zylinderköpfen abgesaugte Schmieröl in jeweils einen an den Ölabsaugraum angrenzenden Ölsammelraum eingeleitet wird, bevor es über die durch Klappen überwachten Öffnungen, die in zwei, in der Ölwanne eingesteckte Ölschottwände vorgesehen sind, in den eigentlichen Ölabsaugraum übertritt.

[0010] Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der nachfolgenden Beschreibung und Zeichnung näher erläutert. Letztere zeigt:

[0011] Fig. 1 eine Ansicht auf das Ölführungsgehäuse von unten,

[0012] Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II in Fig. 1,

[0013] Fig. 3 einen horizontalen Schnitt durch das Ölführungsgehäuse im Bereich einer Ölschottwand und

[0014] Fig. 4 einen vertikalen Schnitt durch das Ölführungsgehäuse im Bereich einer Ölschottwand.

## Beschreibung des Ausführungsbeispiels

[0015] Das in Fig. 2 im Schnitt dargestellte Kurbelge-

häuse eines 6-Zylinder-Boxermotors besteht ohne Einschränkung auf diese Ausführungsform aus zwei Kurbelgehäusehälften 2 und 4 mit zwei horizontal angeordneten Zylinderbankreihen 1 bis 3 und 4 bis 6 (nicht dargestellt). Aus jedem der beiden Kurbelgehäusehälften 2 und 4 ist ein nach unten verlaufender Wandabschnitt 6 und 8 herausgebildet, die zusammen mit einem an den Flanschflächen 10 und 12 der beiden Wandabschnitte 6 und 8 befestigten Öldeckel 14 ein Ölauffanggehäuse, im folgenden als Ölwanne bezeichnet, bilden. Die Ölwanne besteht aus einem Ölabsaugraum 16, in dem ein zu einer nicht dargestellten Hauptölpumpe führender Ölabsaugrohr 17 angeordnet ist. Links und rechts vom Ölabsaugraum 16 sind zwei Ölsammelräume 18 und 20 ausgebildet, die gegenüber dem Ölabsaugraum 16 durch zwei später noch näher beschriebene Ölschottwände 22 und 24 abgetrennt sind. In den beiden Ölsammelräumen 18 und 20 ist jeweils ein Öl-/Luftabscheider, ein sog. Swirlpot 26 und 28 angeordnet. Zu den beiden Swirlpots 26 und 28 führt jeweils eine Ölleitung 30 und 32, die an ihren beiden anderen Enden über jeweils ein Anschlussstück 34 und 36 an zwei durch die Kurbelgehäusehälften 2 und 4 gebildeten Ölrücklaufkanälen 38 angeschlossen sind. In Fig. 2 ist der Ölrücklaufkanal 38 für die Zylinderbankreihe 4 bis 6 dargestellt. Beide durch die Kurbelgehäusehälften 2 und 4 gebildeten Ölrücklaufkanäle sind durch eine nicht dargestellte Trennwand, die im Bereich zwischen den beiden Anschlussstücken 34 und 36 angeordnet ist, getrennt.

[0016] Die beiden Ölschottwände 22 und 24 sind in der Ölwanne eingesteckt. Dazu sind einstückig aus den beiden Kurbelgehäusehälften 2 und 4 herausgebildete Führungsrippen 40 und 42 vorgesehen, in die die beiden Ölschottwände 22 und 24 eingesteckt sind. Korrespondierend zu den am Kurbelgehäuse vorgesehenen Führungsrippen 40 und 42 sind die beiden Ölschottwände 22 und 24 im Eingriffsbereich mit einer kammartigen Führungsstruktur 44 versehen, die zwischen den Führungsrippen 40 und 42 gehalten ist. Zur zusätzlichen Abdichtung der beiden Ölsammelräume 18 und 20 gegenüber dem Ölabsaugraum 16 ist zwischen der Führungsrippe 40 und der Rückseite der kammartigen Führungsstruktur 44 eine Gummidichtung 46 vorgesehen.

[0017] Beide Ölschottwände 22 und 24 sind mit jeweils zwei fensterartigen Durchtrittsöffnungen 48 und 50 versehen, die durch jeweils zwei als Rückschlagventile fungierende Strömungsklappen 52 und 54 überwacht sind. Zur Befestigung, der nur in den Ölabsaugraum 16 öffnenden Strömungsklappen 52 und 54 sind für jede Strömungsklappe 52, 54 jeweils zwei an den Ölschottwänden 22 und 24 befestigte Haltepins 56 vorgesehen, an denen die Strömungsklappe 52, 54 gelagert ist; vorzugsweise bestehen die Strömungsklappen 52, 54 aus Gummi. Zwischen dem Ölwannendeckel 14 und den beiden Ölschottwänden 22 und 24, die durch den Ölwannendeckel 14 nach unten hin abgestützt sind, ist zur Abdichtung der beiden Ölsammelräume 18, 20 gegenüber dem Ölabsaugraum 16 eine Gummidichtung 58 vorgesehen.

[0018] Die Ölrückführung in die Ölwanne erfolgt auf folgende Art und Weise:

Das aus den beiden Zylinderköpfen des Motors abgesaugte Schmieröl wird über die beiden Ölrücklaufkanäle 38 (Ölrücklauf anhand der Pfeile dargestellt), über die Ölleitungen 30, 32 und über die beiden Swirlpots 26, 28 in die beiden Ölsammelräume 18 und 20 zurück gefördert. Durch die beiden Swirlpot 26 und 28 wird das Öl auf bekannte Art und Weise entschäumt, d. h. ein Großteil der Gasbestandteile wird über den Kurbelraum nach außen hin abgeführt. Das in die beiden Ölsammelräumen 18 und 20 zurückgeführte Öl kann über die Strömungsklappen 52 und 54 in den eigentlichen Ölabsaugraum 16 übertreten. Von dort aus wird es auf bekannte Art und Weise über die nicht dargestellte Hauptöl-

pumpe, deren Ölabsaugleitung 17 in den Ölabsaugraum 16 eingreift, den Verbrauchern wieder zugeführt.

[0019] Die beiden Ölschottwände 22 und 24 sowie die in den beiden Ölleitungen 30 und 32 vorgesehenen Swirlpots 26 und 28 sind einstückig ausgebildet und werden als vormontierte Einheit in die Ölwanne eingesetzt und an dieser befestigt.

#### Patentansprüche

1. Ölauffangvorrichtung für eine Brennkraftmaschine, insbesondere für einen Boxermotor, mit einem unterhalb eines Kurbelgehäuses angeordneten Ölauffanggehäuse, in dem ein Ölabsaugraum ausgebildet ist, aus dem das Schmieröl über eine mit einer Ölabsaugleitung versehene Hauptölpumpe zu den Verbrauchern gefördert wird und dass an den Ölabsaugraum mindestens ein Ölsammelraum angrenzt, in den das von den Verbrauchern kommende Schmieröl über eine Ölleitung zurückgeführt wird, wobei der Ölabsaugraum vom Ölsammelraum durch mindestens einen Wandabschnitt getrennt ist, in dem mindestens eine über eine Klappe kontrollierbare Durchtrittsöffnung angeordnet ist, über die das Schmieröl vom Ölsammelraum in den Ölabsaugraum übertreten kann, **dadurch gekennzeichnet**, dass der mit der Durchtrittsöffnung (48, 50) versehene Wandabschnitt als steckbare Ölschottwand (22, 24) ausgebildet ist, die zwischen im Ölauffanggehäuse vorgesehene Führungsrippen (40, 42) eingesteckt ist.
2. Ölauffangvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in dem Ölsammelraum (18, 20) jeweils ein im Ölrücklaufkanal (38) angeordneter Öl-/Luftabscheider (26, 28) vorgesehen ist, der mit der Ölschottwand (22, 24) eine vormontierte Einheit bildet.
3. Ölauffangvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Ölauffanggehäuse nach unten durch einen Öldeckel (14) abgeschlossen ist, der die Ölschottwand (22, 24) nach unten hin abstützt.
4. Ölauffangvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass jeweils links und rechts vom Ölabsaugraum (16) ein durch eine Ölschottwand (22, 24) abgetrennter Ölsammelraum (18, 20) vorgesehen ist.

---

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

---

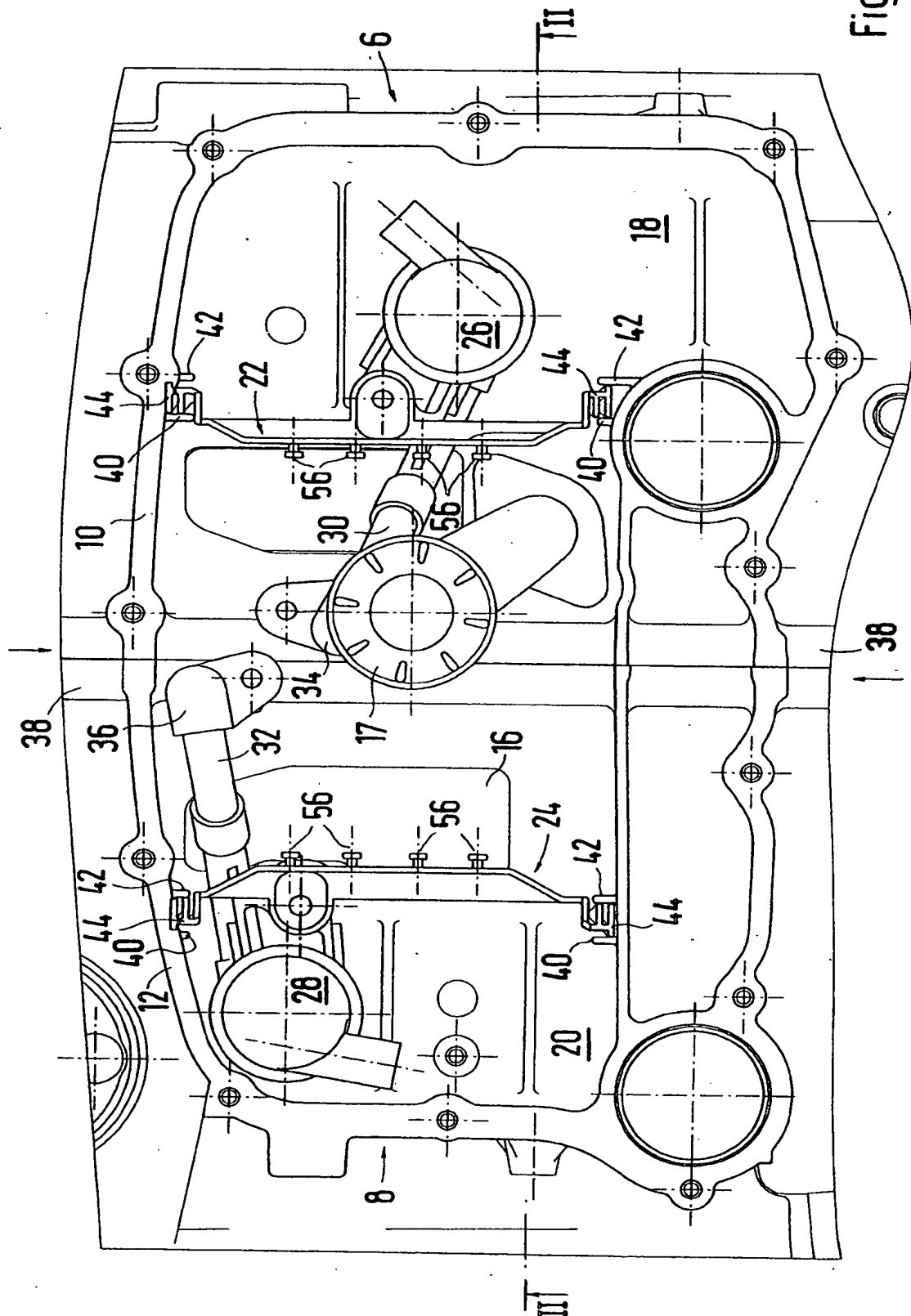


Fig. 1

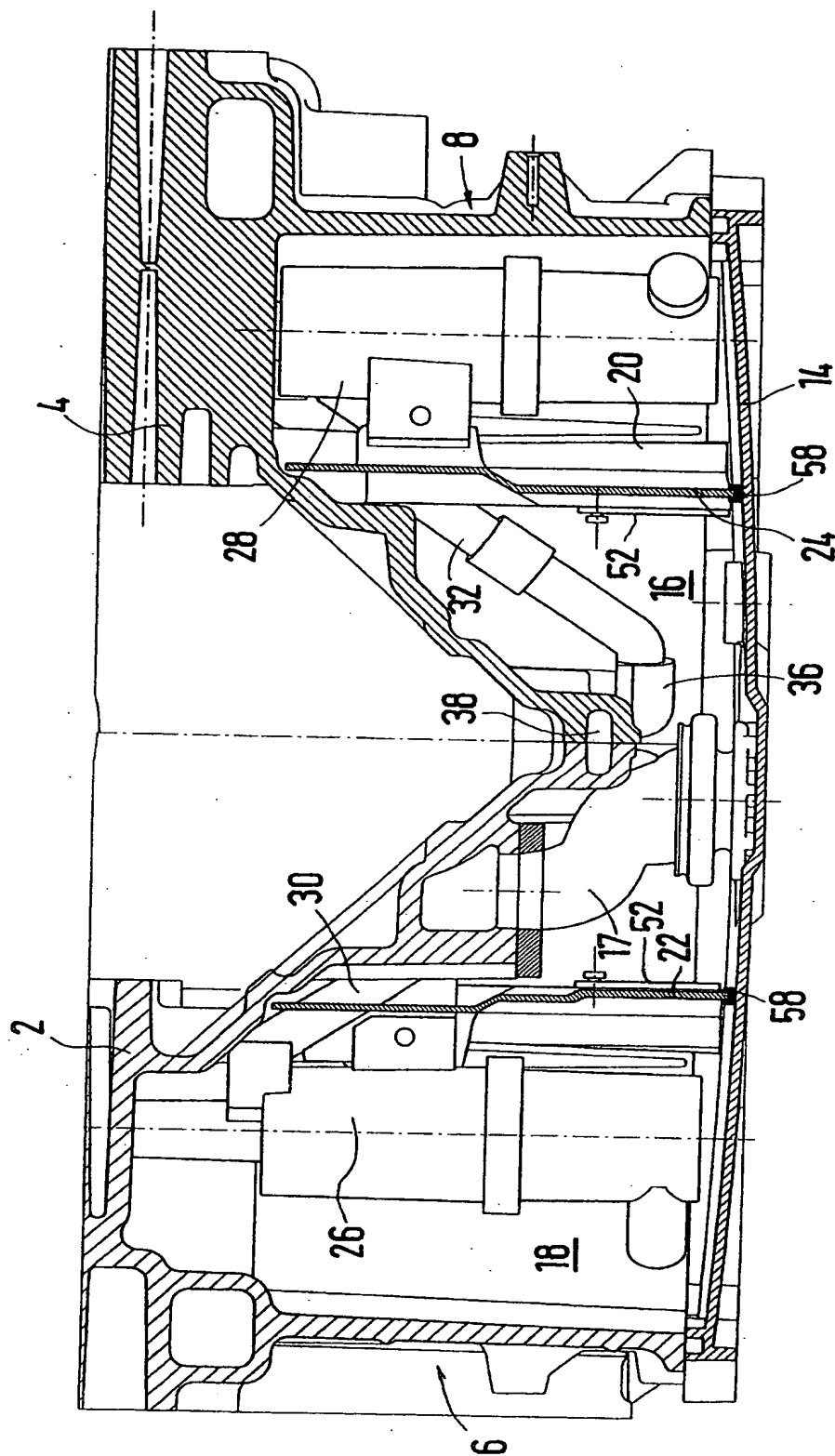
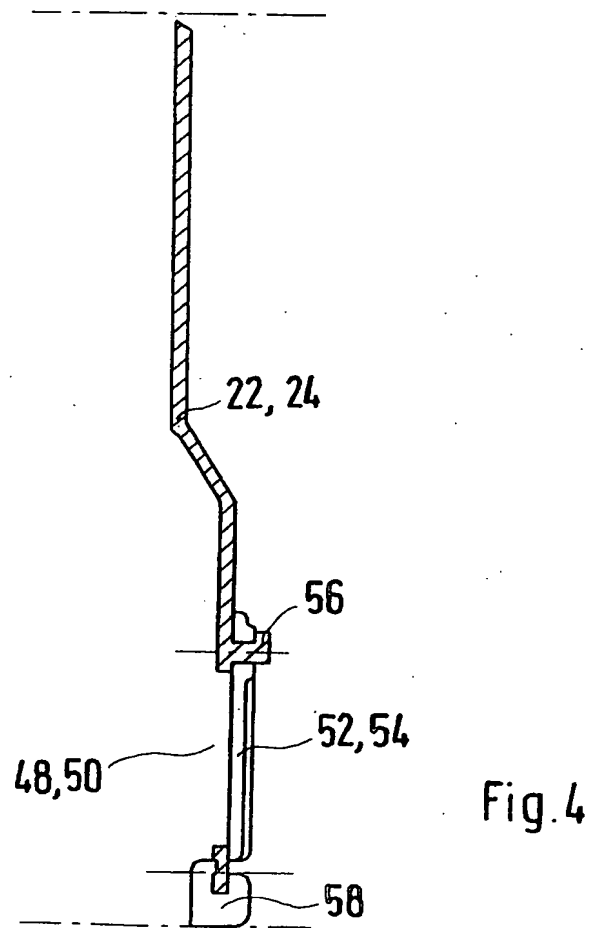
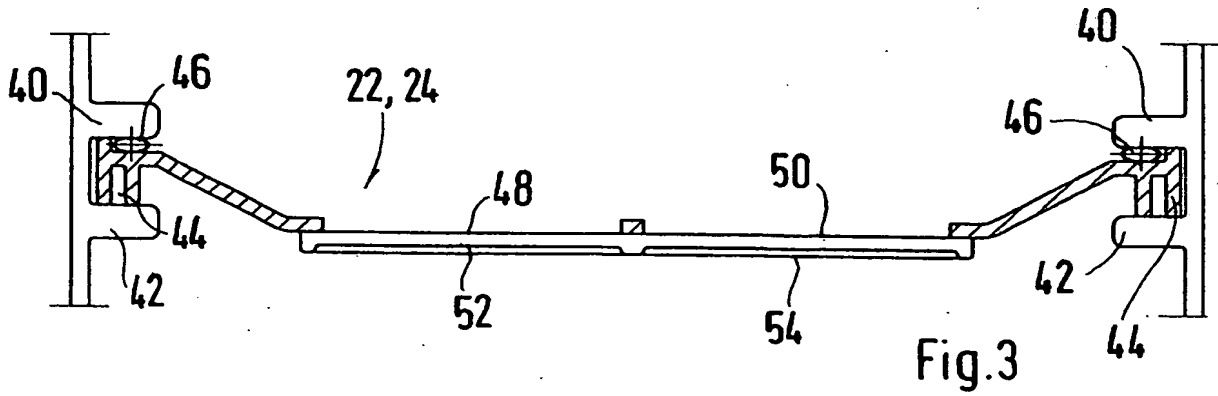


Fig. 2



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record.**

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☒ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER: \_\_\_\_\_**

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**